

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för inkomstskatt och
socialavgifter

Kopia: Infrastrukturdepartementet

Stockholm 2020-04-09

Ref Fi2020/00389/S1

Remissyttrande från Transportföretagen – Flyg på Rut-utredningens delbetänkande ”Fler ruttjänster och höjt tak för rutavdraget”

Transportföretagen – Flyg (Svenska Flygbranschen) är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen. Vi har cirka 90 medlemsföretag med omkring 9400 anställda. Våra medlemsföretag representerar flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service och underhåll samt marktjänster.

Remissyttrandet avgränsas till avsnitt 13.14 ”Finansiering av förslagen”.

Övergripande synpunkter

Transportföretagen – Flyg avstyrker utredningens finansieringsförslag om att höja flygskatten med cirka 19 procent.

- Flygbranschen befinner sig en krissituation utan motstycke. Coronapandemin är flygets värsta kris någonsin i fredstid. Krisen kommer att få långtgående och oöverblickbara konsekvenser. Flygbolag kommer att sättas i konkurs och flygmarknaden kommer att förändras till följd av coronavirusets utbrott. Regeringen har beslutat om temporär allmän trafikplikt till Norrland och Gotland för att säkra samhällskritiska flygtransporter.
- Flygtrafiken i Sverige är i dag reducerad med mer än 90 procent och trafiken fortsätter att minska. Ett troligt scenario utifrån erfarenheterna från Italien och Spanien är att nio av tio flygresor uteblir.
- Swedavia har konstaterat att förutsättningarna idag för att bedriva reguljär flygtrafik, men också kommersiell flygplatsverksamhet i princip har upphört. Det kommer att ta mycket lång tid för flygmarknaden att återhämta, och stabilisera, sig.
- Hela flygbranschen med företag inom olika verksamhetsområden påverkas oerhört allvarligt av coronapandemin.

- Transportföretagen – Flyg har den 23 mars hemställt till Finansdepartementet att Sverige likt andra länder bör införa ett tillfälligt undantag från flygskatt eftersom efterfrågan på flygresor *de facto* är obefintlig och den trafik som fortfarande upprätthålls är att betrakta som samhällskritisk. Till dags dato har Finansdepartementet ännu inte besvarat hemställan.
- Flygbranschen kommer efter krisen att behöva en tid av finansiell återhämtning samtidigt som den mycket viktiga hållbarhetsomställningen ska fortsätta enligt plan.
- Att kraftigt höja flygskatten med 19 procent motsvarande cirka 270 miljoner kronor skulle påverka flygbranschens miljö- och klimatomställning negativt samt försämra tillgängligheten inom, till och från Sverige i ett läge där landet kanske mer än någonsin behöver god tillgänglighet för ekonomisk återhämtning.
- Det är synnerligen allvarligt att utredningen lägger fram ett förslag om höjd flygskatt utan konsekvensanalys av hur förslaget påverkar möjligheten till en hållbar och konkurrenskraftig flygnäring i Sverige.
- Utredningen saknar dessutom helt en beskrivning av hur en höjning av flygskatten påverkar de transportpolitiska målen.
- Att höja flygskatten med 19 procent skulle leda till ytterligare konkurrensnedvridning mellan flyget och andra trafikslag som i lägre utsträckning bär sina samhällsekonomiska och infrastrukturkostnader.
- Utredningen saknar helt en konsekvensanalys av på vilket sätt en försämrad tillgänglighet påverkar Sveriges konkurrenskraft och näringsliv. En sektor som särskilt påverkas negativt av sämre internationell åtkomst är turism- och besöksnäringen som även drabbats mycket hårt av coronapandemin.
- Inom ramen för Januariöverenskommelsen p.32 pågår ett omfattande arbete med att utreda miljöstyrande start- och landningsavgifter, klimatdeklaration för långväga resor samt införandet av en reduktionsplikt för biojetbränsle (se ”Biojet för flyget”, SOU 2019:11). Transportföretagen – Flyg anser att regeringen bör avvakta utfallet av ovan nämnda nya styrmedel före en eventuell höjning av flygskatten kan aktualiseras.
- Enligt Januariöverenskommelsen p.32 ska flygskatten på sikt fasas ut till förmån för andra styrmedel.
- Flygskatten, i dess nuvarande utformning, är en punktskatt på flygresor utan koppling till resans faktiska klimatpåverkan. Transportföretagen – Flyg förordar andra mer målstyrda styrmedel för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan.

Höjd flygskatt slår mot miljö- och klimatomställningen

Flyget genomför ett omfattande arbete för minskad miljö- och klimatpåverkan. Målstyrningen omfattar såväl hållbarhetsmål på företagsnivå som branschgemensamt arbete. Flygnäringen genom branschföreningen Svenskt Flyg har tagit fram en färdplan som visar hur flyget i Sverige kan bli

fossilfritt. Färdplanen visar hur inrikesflyget kan vara helt fossilfritt år 2030 och hur flyg som startar från svenska flygplatser kan vara fossilfritt 2045.¹

Våra medlemsföretag eftersträvar ökad användning av biobränsle tillsammans med enskilda aktörer och företag. Ett konkret exempel är att flera av våra flygbolag redan idag erbjuder passagerare att välja till biobränsle vid bokningen.

Men omställningen kräver stora investeringar i t.ex. biobränsle, gröna flygplatser och nya bränsleeffektiva flygplan. I dag betalar flyget årligen nästan 1,7 miljarder kronor i särskild biljettskatt enligt Lag (2017:1200) om skatt på flygresor utöver övriga skatter och avgifter såsom flygplatsavgifter, miljöavgifter, säkerhetsavgifter och sociala kostnader. Passageraravgifterna till flygplatser och flygtrafikledning uppgår till närmare sju miljarder kronor årligen.

Många svenska flygplatser, särskilt icke statliga, står inför stora investeringar för att möta morgondagens behov samt för att uppfylla nya internationella säkerhets- och tekniska standarder. Flygbranschen har små marginaler och många av våra medlemsföretag är verksamma på en marknad som under förra året minskade med 10–20 procent och som under 2020 står inför en kritisk situation till följd av coronapandemin. Att i dagens läge höja flygskatten med 19 procent motsvarande 270 miljoner kronor är orealistiskt. I sammanhanget bör noteras att flyget betalar för sin infrastruktur på marken och i luften vilket betyder att lägre passagerarvolym direkt påverkar flygplatsernas och flygtrafikledningens ekonomiska position.

I enlighet med Januariöverenskommelsen p.32 pågår ett parallellt arbete med flera styrmedel för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan. Inte någonstans i Januariöverenskommelsen nämns en skattehöjning på över en kvarts miljard kronor. Tvärtom nämns att en ”*hög inblandning av hållbart förnybart bränsle ska ges ekonomiska incitament*”.

Transportföretagen – Flyg har tidigare, bl.a. i vårt remissvar på ”Biojet för flyget” (SOU 2019:11) föreslagit att sådana incitament kan ges genom särskilda skattelättnader eller genom differentierade start- och landningsavgifter.² Transportföretagen anser att den föreslagna reduktionsplikten sätter ett politiskt mål för utfasning av fossila bränslen i luftfarten och därmed lägger grunden för ett avskaffande av flygskatten. Enligt Januariöverenskommelsen p.32 ska flygskatten (biljettskatt) på sikt fasas ut till förmån för andra styrmedel. Att i ett sådant läge göra statens finanser än mer beroende av flygskattens intäkter vore fel väg att gå.

Flygets kostnader ökar framgent

Flyget betalar för sin infrastruktur på marken och i luften. Sammantaget ökar flygets avgifter för infrastruktur och miljö- och klimatpåverkan framgent. Det beror bl.a. på att Sveriges flygplatser behöver nyinvesteringar och ombyggnationer för att uppfylla nya och tillkommande tekniska krav. Sådana investeringar gäller bland annat nya säkerhetskrav och anpassningar till ett mer hållbart flyg.

¹ Färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Flygbranschen (2018), <http://fossilfritt-sverige.se/fardplaner-for-fossilfri-konkurrenskraft/fardplaner-for-fossilfri-konkurrenskraft-flygbranschen/>

² Transportföretagen (2019): Yttrande från Svenska Flygbranschen på remiss av SOU 2019:11 ”Biojet för flyget”, <https://www.regeringen.se/4ad5e3/contentassets/592cc4396bff4dad3834662d3015dcf/svenska-flygbranschen.pdf>

Allt flyg inom EU ingår i EU:s handel med utsläppsrätter (EU ETS). Europeiska kommissionen har inom nuvarande mandatperiod aviserat höjda kostnader för flyget inom EU ETS genom minskad fri tilldelning av utsläppsrätter. Under samma tid ska det globala styrmedlet för flygets klimatutsläpp, ICAO:s CORSIA, genomföras. CORSIA omfattar allt internationellt flyg.

Att höja flygskatten med 19 procent är således endast en del av den kostnadsökning som flyget i Sverige möter. Transportföretagen – Flyg har tidigare varnat för konsekvenserna av de ackumulerade höjningarna av flygets olika skatter och avgifter.

Höjd flygskatt slår mot Sveriges ekonomi och besöksnäringen

Idag understödjer flyget 192 000 arbetstillfällen i Sverige och bidrar till 3,8 procent av BNP.³ Flyget är en del av transportsystemet och ombesörjer vårt lands behov av snabba och långväga resor, såväl inrikes som utrikes.

60 procent av utländska gästnätter kan tillskrivas flyget. För besöksnäringen får minskad tillgänglighet negativ påverkan.

Rese- och besöksnäringen är jämte transportbranschen troligen den del av ekonomin som drabbats hårdast av coronapandemin. Efter krisen bör staten och näringslivet tillsammans verka för en återuppbyggnad av turismsektorn i Sverige. Flyget är det trafikslag som bidrar med flest utländska besökare till Sverige. För långväga turister är flyget i stort sett det enda tillgängliga färdmedlet.

Höjd flygskatt slår mot tillgängligheten

Tillgängligheten med flyg i Sverige minskar vilket framgår av resultatredovisningen i regeringens budgetproposition.⁴ Regeringen har inte heller avsatt några medel för den utlovade ersättningen till icke statliga flygplatser i Norrland. Under 2018 begärdes regionalflygbolaget NextJet i konkurs och flera flyglinjer avvecklades. Många orter i Sverige lämnades då utan tillfredsställande tillgänglighet och för närvarande saknar flera regioner flygförbindelse till följd av coronapandemin.

Under 2019 minskade flygresandet till och från, samt inom, Sverige med 3,5 procent jämfört med 2018.⁵ Inrikestrafiken minskade med nästan nio procent. Minskad tillgänglighet och en tilltagande isolationism är inte gynnsamt för Sveriges ekonomiska tillväxt och borde inte heller ligga i regeringens intresse. Ett konkurrenskraftigt näringsliv och förverkligande av exportstrategin kräver bra förbindelser med omvärlden. På två år har Arlanda flygplats förlorat elva interkontinentala direktlinjer till USA och Asien. Utvecklingen saknar motstycke i Europa.

Minskad inrikestrafik slår särskilt hårt mot icke statliga regionala flygplatser som i vissa fall riskerar nedläggning. En sådan utveckling slår mot näringslivet men även samhällets beredskap, inte minst för totalförsvaret och kritiska flygtjänster som brand- och ambulansflyg.

³ IATA (2019): Air Transport Competitiveness in Sweden, <https://www.iata.org/en/about/worldwide/europe/competitiveness/sweden/>

⁴ Budgetpropositionen för 2020: Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2019), <https://www.regeringen.se/4adae5/contentassets/c689564aa19c4d29bcebb1c037a2e37b/utgiftsomrade-22-kommunikationer.pdf>

⁵ Transportstyrelsen (2020): Flygtrafikstatistik - utvecklingen under 2019, <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2020/flygresandet-minskade-under-2019/>

Enligt regeringens flygstrategi från 2017 har flyget stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft och spelar en viktig roll genom att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter, såväl inrikes som utrikes.⁶ För att flyget fortsatt ska kunna försörja Sverige med nödvändiga transporter krävs konkurrenskraftiga skatter och avgifter.

Enligt en rapport från Trafikanalys konstateras att de regionala flygplatserna och inrikesflyget är betydelsefullt för näringslivet, särskilt de högteknologiska och humankapitalintensiva branscherna.⁷ För orter utanför storstäderna är flyget särskilt viktigt för tillverkningsindustrin. Det gäller också resor till och från Sverige.

Utlökalisering av myndigheter och statlig närvaro i hela landet fodrar även snabba och effektiva resor inom landet, inte sällan till Stockholm över dagen.

Sammantaget finner vi att en kraftig höjning av flygskatten i ljuset av ovan är synnerligen olämpligt. Vi ifrågasätter dessutom förfarandet att ett mycket ingripande förslag läggs fram helt utan samhällsekonomisk konsekvensanalys samt en noggrann redovisning av hur förslaget skulle påverka Sveriges tillgänglighet.

Transportföretagen – Flyg står naturligtvis till Finansdepartementets förfogande för eventuella förtydliganden eller frågor.

Med vänlig hälsning

Fredrik Kämpfe, branschchef

⁶ Regeringen (2017): En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, <https://www.regeringen.se/informationsmaterial/2017/01/en-svensk-flygstrategi---for-flygets-roll-i-framtidens-transportssystem/>

⁷ Trafikanalys (2019): Flygplatser i fokus - om regionala flygplatsers betydelse, <https://www.trafa.se/luftfart/flygplatser-i-fokus-8623/>